IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 24)**

z dnia 29 października 2020 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 24)

29 października 2020 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Materny (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację na temat sytuacji finansowej i planów rozwoju portów morskich w Gdańsku i Gdyni,**

**– informację na temat działań podejmowanych w celu poprawy dostępu drogowego i kolejowego oraz od strony morza do portów morskich w Gdańsku i Gdyni.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Barbara Olczyk** zastępca dyrektora do spraw inwestycyjnych Urzędu Morskiego w Gdyni, **Ireneusz Merchel** prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych Polskich Linii Kolejowych SA wraz ze współpracownikami, **Łukasz Greinke** prezes Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku SA wraz ze współpracownikami, **Adam Meller** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Witam państwa posłów, zaproszonych gości, pana ministra Andrzeja Bittela. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałka Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przypominam, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez osoby uczestniczące zdalnie w posiedzeniu należy zgłosić poprzez czat w aplikacji Whereby, po zalogowaniu się do pokoju wielokonferencyjnego Komisji. Jednocześnie informuję, że posłowie – członkowie Komisji – obecni na sali, głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Przystępujemy do sprawdzenia kworum. Proszę państwa posłów o naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku w celu potwierdzenia obecności na posiedzeniu. Tak jak mogłem usłyszeć, jest kworum. Kończymy głosowanie. Proszę o podanie wyników. Jest 13 posłów. Stwierdzam kworum.

W porządku dzisiejszego posiedzenia mamy dwa punkty – rozpatrzenie informacji na temat sytuacji finansowej i planów rozwoju portów morskich w Gdańsku i Gdyni oraz rozpatrzenie informacji na temat działań podejmowanych w celu poprawy dostępu drogowego i kolejowego oraz od strony morza do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Proponuję punkty pierwszy i drugi połączyć, gdyż są naturalnie powiązane i minister jest jeden. Proszę pana ministra o zabranie głosu.

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli, na początku oddamy głos przedstawicielom portu w Gdańsku. Prezentacja jest przygotowana.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Dziękuję. Bardzo proszę, Gdańsk.

**Prezes Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku SA Łukasz Greinke:**

Łukasz Greinke – prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Jest ze mną prezes Michalewski – do spraw finansowych oraz prezes Kamil Tarczewski – odpowiadający za infrastrukturę. Teraz prezes Michalewski zaprezentuje naszą sytuację finansową.

**Wiceprezes zarządu ds. finansowych Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku SA Sławomir Michalewski:**

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie. Chciałbym państwu przybliżyć, na bazie porównania roku 2019 i 2018, jak zamknęliśmy ubiegły rok. Odniosę się również krótko do wyników za 9 miesięcy bieżącego roku. W tej prezentacji mamy opisanych 6 miesięcy, ale po jej wysłaniu udało się skompletować dane za 9 miesięcy bieżącego roku. Rok 2019 dla naszego portu był wyjątkowy, nie tylko pod względem uzyskanych wyników finansowych na poziomie zysku netto, ale też pod względem przeładunku. To był rok rekordowy. Przeładowaliśmy ponad 52 mln ton ładunków. To wzrost o ponad 6% w stosunku do roku 2018. Umożliwiło to portowi gdańskiemu zajęcie 4 miejsca na Bałtyku pod względem przeładunku, co jest bardzo istotne. Konkurujemy bardzo z portami rosyjskimi. Palmę pierwszeństwa dzierżą w tej kategorii 3 porty rosyjskie: port Ust-Ługa, który przeładował ponad 100 mln ton, Primorsk oraz Sankt Petersburg – ten port może być dla nas portem referencyjnym, gdyż przeładował 60 mln ton ładunków. Jeśli chodzi o kategorie przeładowywanych towarów warto nadmienić, iż zajmujemy drugie miejsce na Bałtyku pod względem przeładowanych kontenerów. W tej kategorii do portu Sankt Petersburg w ubiegłym roku zabrakło nam tylko 150 tys. TEU. Jesteśmy na drugim miejscu, jeśli chodzi o przeładunek.

Poproszę o następny slajd. Mamy małe problemy techniczne, ale zaraz slajd się wyświetli. Tak jak wspomniałem, bazujemy na zysku netto na poziomie 60 mln zł. Przychody ze sprzedaży w 2019 roku wyniosły ponad 240 mln zł. Z czego biorą się przychody? Są trzy zasadnicze kategorie ich pochodzenia: z tytułu korzystania z infrastruktury portowej, czyli z tego co wynika bezpośrednio z taryfy opłat portowych – ten parametr w naszym przypadku wyniósł 30%; z dzierżaw – 52% oraz 10% ze sprzedaży mediów. Rok ubiegły pod tym względem również był rekordowy, gdyż przychody z tego tytułu, jak wspomniałem, wyniosły 240 mln zł. Zysk netto za 2019 rok w przypadku naszego portu wyniósł 60 mln zł. Jak to wygląda obecnie, po trzech kwartałach? Zysk po 9 miesiącach wynosi już ponad 60 mln zł. Wynik sprzedaży to około 55 mln zł. Patrząc na trend i zważywszy na sytuację związaną z COVID, uważam że to bardzo dobry wynik.

Przechodząc od wyników do obszaru naszej podstawowej działalności związanej z tworzeniem infrastruktury portowej, to w 2019 roku nakłady na środki trwałe były trzykrotnie wyższe niż w 2018 roku. Wyniosły łącznie ponad 390 mln zł. W roku 2018 te nakłady wyniosły około 120 mln zł. W ramach nakładów realizowaliśmy 3 zasadnicze projekty – rozbudowę i modernizację sieci drogowej i kolejowej w porcie zewnętrznym, modernizację toru wodnego, w ramach której realizowanych było 5 zadań oraz modernizację elektronicznych systemów zabezpieczeń portu.

Na co wydaliśmy pieniądze, bo to też jest bardzo istotne? Przede wszystkim wydaliśmy na port wewnętrzny – prawie 290 mln zł na te programy i zadania, które są teraz realizowane. Na port zewnętrzny wydaliśmy ponad 101 mln zł. Port zewnętrzny, dla tych z państwa, którzy nie znają się tak dobrze na branży portowej powiem, że to ten port, który został wybudowany w latach 70', w ramach budowy eksportowego terminala węgla i importowego terminala ropy naftowej. Na co konkretnie wydawaliśmy? W ramach tych wydatków szczególnie wydatkowaliśmy środki na obiekty hydrotechniczne. Z kwoty 390 mln zł 60% wydaliśmy na ten cel. To nabrzeża, pogłębienie toru wodnego do 12 m w porcie wewnętrznym, a na dalszym odcinku prawie do 11 m. Kosz-

towało to 263 mln zł. Wydatkowaliśmy też środki na tory, place i drogi – kwotę 88 mln zł, co stanowiło około 23% wszystkich nakładów.

Wydaje mi się, że to w sposób najbardziej syntetyczny przedstawia podjęte przez nas działania i pokazuje, w jakim miejscu jesteśmy obecnie. Po 9 miesiącach jesteśmy powyżej planu, jeśli chodzi o wynik finansowy i spodziewamy się, że powinniśmy utrzymać ten stan do końca roku.

Przejdziemy teraz do krótkiego filmu. Postaraliśmy się w nim pokazać poniesione nakłady i na co wydatkowane były środki oraz które nabrzeża zmodernizowaliśmy w ramach tego projektu. Przepraszamy za drobne problemy, ale w tej formule trudno jest pracować.

Wykorzystując dostępny czas powiem jeszcze o strukturze przeładunku w naszym porcie. Dużo mówi się o węglu. Mogą państwo teraz zobaczyć zadania, które były realizowane, również z wykorzystaniem środków unijnych – w wysokości 85% dofinansowania. Jako port nie jesteśmy tak dużym podmiotem, aby było nas stać na tego typu działania. Te nowe nabrzeża powstały z wykorzystaniem tych środków.

Jeśli chodzi o projekty, to na filmie mogą państwo teraz zobaczyć tor wewnętrzny. Przebudowujemy blisko 5 km nabrzeży. Pogłębiamy tor wodny do 12 m. Niektóre nabrzeża są przygotowane również do ewentualnego pogłębienia do 14 m. W porcie zewnętrznym przygotowujemy i przebudowujemy układ drogowo-kolejowy zmodernizowanej aktualnie przez PKP PLK stacji kolejowej Port Północny. Doprowadzamy tory kolejowe do bram poszczególnych terminali. Ten ruch będzie się odbywał bardzo płynnie. Przepustowość naszego największego terminalu – terminala kontenerowego DCT – zostanie zwiększona niemal dwukrotnie. Dedykowane temu są dwa tory kolejowe, ale to przyszłe plany rozwojowe.

W Gdańsku planujemy jeszcze konkurs, który jest dostępny na naszych stronach internetowych, mający na celu wybór potencjalnego lub potencjalnych operatorów, którzy będą zalądowiali tereny morskie na wodach Zatoki Gdańskiej. Do końca grudnia czekamy na składanie ofert wstępnych, a następnie będziemy selekcjonowali oferentów i oczekiwali złożenia wiążących ofert.

W filmie mogą państwo zobaczyć te wszystkie przebudowy. To zmiana dziejowa w historii naszego portu. Bardzo duża inwestycja, jeśli chodzi o naszą spółkę z grupy Port Gdański Eksploatacja, gdzie budujemy de facto, na terenach, które oni zajmują, nowe nabrzeże, o bardzo dobrych parametrach, o długości 1 km. Zmieni to zupełnie układ sił operatorskich w naszym porcie. Na pewno będziemy dużo bardziej konkurencyjni.

Mówiąc o porcie w Gdańsku nie możemy zapomnieć także o inwestycjach naszych kolegów z PKP PLK oraz Urzędu Morskiego, który zmodernizował tor podejściowy do naszego portu i kończy inwestycję polegającą na budowie nowych falochronów, które dadzą kolejne akweny spokojnej wody do możliwej rozbudowy.

**Prezes Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku SA Łukasz Greinke:**

Warto nadmienić, że środki na realizację tych projektów, które są w toku, są efektem naszych oszczędności. Pokazujemy jak to będzie wyglądało docelowo, bo część nabrzeży zostało ukończonych, a na części trwają jeszcze prace. Między innymi jest to Nabrzeże Dworzec Drzewny, które pojawia się w kontekście morskiej energetyki wiatrowej, jako potencjalna lokalizacja. Na tę inwestycję gromadziliśmy środki przez około 10 lat, aby mieć wkład własny na realizację tych projektów. Zakończenie tych projektów przewidujemy do końca 2021 roku. Tak mają wyglądać docelowo. W przypadku wielu z nich poziom zaawansowania przekracza już 70–80%. Łączna wartość tych projektów to ponad 700 mln zł.

Co ważne, w tym czasie udało się nam też ściągnąć do portu krajowych czempionów. Krajowa spółka cukrowa wybudowała najnowocześniejszy terminal cukrowy w Europie i zlokalizowała go w naszym porcie. Przystępujemy wspólnie z nimi do przebudowy infrastruktury technicznej. Niedługo będziemy składali kolejne dokumenty na przetarg i przebudowę nabrzeża wiślanego. Bardzo duży jest zakres inwestycji, które są jeszcze przed nami, ale ze względu na to, że wyczerpały się możliwości finansowania ze środ-

ków unijnych, będziemy realizowali je ze środków własnych i pożyczonych, którymi się wspomożemy.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Mam drobną uwagę. Proszę się przedstawić, abyśmy mieli te informacje w protokole.

**Prezes Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku SA Łukasz Greinke:**

Łukasz Greinke – prezes zarządu Morskiego Portu w Gdańsku. Warto podkreślić, iż mimo faktu, że mamy delikatne korekty na przeładunkach, z uwagi na koronawirusa, cały czas realizujemy plan finansowy. Przychody są nadal wyższe niż zaplanowane. Na chwilę obecną port w Gdańsku jest w 100% operacyjny. Wszystkie terminale pracują w sposób prawidłowy, bez zakłóceń. Trwa bardzo duży projekt inwestycyjny.

**Wiceprezes zarządu ds. finansowych Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku SA Sławomir Michalewski:**

Zacząłem mówić o strukturze przeładunkowej roku 2019. Co przeładowywaliśmy? Największą grupą ładunkową była drobnica skonteneryzowana. To było około 40%. Drugą grupą była ropa naftowa i pochodne – 34% w strukturze przeładunków. Węgiel i koks to zaledwie 13% w naszej strukturze – najczęściej kierunek importowy do Polski. Co ciekawe, w 2019 odnotowaliśmy bardzo duży wzrost przeładunku w systemie ro-ro – o ponad 12%. Jeśli chodzi o jednostki typowo naczepowe, wzrost był o 50%, co wiązało się z podstawieniem kolejnego promu u nas w porcie przez Polską Żeglugę Bałtycką.

Jeszcze jedna istotna informacja. Gdy będziemy porównywali wyniki przeładunków za 2020 i 2019 rok, trzeba pamiętać, że 2019 rok był dla nas szczególnym, ze względu na kryzys chlorkowy i zamknięcie na 2 miesiące importu ropy naftowej rurociągiem „Przyjaźń”. Wówczas, na przełomie kwietnia i maja, cały import ropy naftowej do polskich rafinerii był realizowany przez port w Gdańsku. Spowodowało to taki jednorazowy *peak*, jeśli chodzi o przeładunki ropy. Później znalazło to odzwierciedlenie w całym wolumenie ładunku. Oddam teraz głos prezesowi.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Kto mówił przed chwilą? Gdy przedstawiają państwo prezentację, proszę mówić kto się wypowiada, bo nie widzimy państwa, a to jest potrzebne do protokołu.

**Prezes Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku SA Łukasz Greinke:**

Przede mną mówił pan prezes Michalewski, a teraz wracam ja – Łukasz Greinke. Na załączonym materiale filmowym mogą państwo zobaczyć przebudowę układu drogowo-kolejowego, która de facto jest na ukończeniu. Pozostały nam tylko dwa nieznaczne fragmenty całej tej inwestycji. Mamy tu gestorów bardzo istotnych sieci, jak PERN i Lotos, zespoły rurociągów, z którymi musimy uzgadniać inwestycje. Nie jest to proste, ponieważ każdy ma swoje określone wymogi. Realizujemy prace nad pozostałościami stałego falochronu, ale de facto główne prace drogowe i budowlane zostaną zakończone do połowy przyszłego miesiąca.

**Wiceprezes zarządu ds. finansowych Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku SA Sławomir Michalewski:**

Myślę, że warto nadmienić, że jesteśmy ogromnym beneficjentem inwestycji PKP PLK – to 1,5 mld zł. W bezpośrednim zapleczu portu powstało 70 km nowych torów, zmodernizowano 3 stacje towarowe, zbudowano nowe urządzenia sterowania ruchem. Port Gdańsk staje się w pełni dostępnym, nie tylko dla Polski, ale też dla Czech, Słowacji, Ukrainy i Białorusi.

**Prezes Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku SA Łukasz Greinke:**

Łukasz Greinke – wrócę jeszcze na chwilę do innej kwestii. Mogą państwo zobaczyć na slajdzie, że na terenie portu, pomimo iż tereny te mają funkcję portową, mamy bardzo duży współczynnik zalesienia. Oczywiście regularnie staramy się wycinać lasy i przystosowywać tereny do funkcji portowej, zgodnie z przeznaczeniem terenu. Każdy metr kwadratowy terenu portu musi w naszej ocenie być skomercjalizowany i zarabiać. Zarobione pieniądze przeznaczamy na rozbudowę infrastruktury. W tym zakresie mamy jeszcze co robić, bo tak dużych projektów inwestycyjnych w porcie de facto nie było od lat 70.

To projekty inwestycyjne, które były realizowane przez zarząd morskiego portu, a nie przez prywatnych inwestorów. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Rozumiem, że to wszystko?

**Prezes Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku SA Łukasz Greinke:**

Tak. Jeśli mają państwo jakieś pytania, odpowiemy.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

To później. Proszę w takim razie Port Gdynia o prezentację.

**Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Adam Meller:**

Dzień dobry państwu. Witam serdecznie. Adam Meller – prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Są ze mną Jacek Sadaj – wiceprezes odpowiedzialny za infrastrukturę, Maciej Bąk – wiceprezes odpowiedzialny za finanse oraz dwaj koledzy: dyrektor do spraw marketingu Maciej Krzesiński i dyrektor odpowiedzialny za rozwój portu Leszek Jurczyk. Naszą prezentację przedstawi Maciej Krzesiński – dyrektor do spraw marketingu.

**Dyrektor ds. marketingu i współpracy z zagranicą Pionu Dyrektora Naczelnego Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Maciej Krzesiński:**

Dzień dobry. Szanowni państwo, nazywam się Maciej Krzesiński i pełnię funkcję dyrektora do spraw marketingu i przy okazji odpowiadam za kwestie budowy portu zewnętrznego, która jest naszą kluczową inwestycją. Pokrótce postaram się państwu pokazać sytuację spółki w chwili obecnej i później przejdę do kwestii inwestycyjnych. Postaram się zrobić to w miarę sprawnie i na koniec pokażę dwa filmy, które mam nadzieję da się uruchomić. Czy widzą państwo slajdy?

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Tak, widzimy.

**Dyrektor ds. marketingu i współpracy z zagranicą Pionu Dyrektora Naczelnego Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Maciej Krzesiński:**

Dobrze. Tak jak mówiłem, opowiem najpierw jak kształtowały się przeładunki w porcie w tym roku i w roku bieżącym, o sytuacji finansowej, wizji i strategii portu, które projekty są realizowane obecnie i jakie są plany rozwojowe na najbliższy czas.

Jeśli chodzi o przeładunki w 2019 roku w Porcie Gdynia można zauważyć stabilny wzrost – od kilku lat. Uległ on przyspieszeniu. W ubiegłym roku udało się nam osiągnąć poziom 24 mln ton – to absolutny rekord w historii portu. Od razu powiem, że wszystko wskazuje na to, że pomimo ciężkiej sytuacji związanej z COVID w tym roku będziemy bardzo blisko osiągnięcia podobnego wyniku. W tej sytuacji gospodarczej wydaje się to bardzo dobrym osiągnięciem. Jeśli chodzi o strukturę i to, co miało miejsce w 2019 roku, to spółka realizowała głównie przeładunek drobnicy skoncentrowanej. Stanowi ona 60% przeładunków w Porcie Gdynia. Oprócz tego dość dużą grupę przeładunków stanowią zboża – jesteśmy największym portem zbożowym w Polsce. Dość duży udział miały też węgiel i koks oraz produkty naftowe. Jesteśmy importerem diesla, przez nasze partnerstwo z PERN. Całkiem spory udział ma również drewno i inne produkty masowe. Nie jesteśmy portem, który specjalnie przeładowuje rudę.

Jeśli chodzi o wynik w 2020 roku, jak powiedziałem, pomimo trudnej sytuacji, którą mamy, są dość dobre. Porównując to okres do okresu, mamy przeładunki ogółem w milionach ton. W tej chwili są na poziomie 17,9 mln, czyli na zbliżonym do roku ubiegłego. Mamy nadzieję, że uda się ten poziom utrzymać i osiągnąć wyniki takie, jak w zeszłym roku. Jeśli tendencja wzrostowa się utrzyma, może uda się nam te przeładunki przekroczyć. Jeśli chodzi o strukturę przeładunków, jest nieco zbliżona do zeszłego roku. Nieco mniejsze przeładunki stanowi drobnica – o 2%. W tym roku mocno wzrosły nam przeładunki zboża – skoczyły do aż 12%, jeśli chodzi o udział. Zmalał udział węgla, który w tym roku raczej nie figuruje w naszym porcie. To ciekawostka, ale wczoraj przekroczyliśmy największy od 13 lat poziom przeładunku zbóż.

Jeśli chodzi o sytuację finansową spółki, tak jak na slajdzie, w 2019 roku przychody wyniosły 242,5 mln zł. Był to przyrost o 7,5% w porównaniu z rokiem 2018. W pierw-

szej połowie tego roku również odnotowaliśmy wzrosty, analogiczne do roku 2019. Mówimy tu o poziomie około 115 mln zł. Jeśli chodzi o wzrost przychodów i ich strukturę, decydują o tym przede wszystkim wyższe przychody z najmu. Biorą się one z tego, iż w 2018 roku udało się pozyskać nowe tereny portowe. Dzięki nim osiągamy większe przychody i dzięki temu wynik jest na bardzo dobrym poziomie. Trzeba jednak jasno powiedzieć, że na pierwszym etapie pandemii COVID doszło do zawirowań w związku z płatnościami czynszu i najmu. Dobra współpraca z naszymi partnerami spowodowała, że ta część przychodów absolutnie nie jest zagrożona. Jeśli chodzi o przychody z opłat portowych, największy spadek odnotowaliśmy, jeśli chodzi o wycieczkowce. Trzeba jednak powiedzieć, że są one absolutnie niszową działalnością, jeśli chodzi o poziom przychodów w naszej firmie. Nie miało to większego wpływu na przychody i zaowocowało to sytuacją, w której możemy mówić o wzroście.

Zysk netto spółki w 2019 roku wyniósł około 52,5 mln zł. W pierwszej połowie 2020 roku zysk wyniósł 26,5 mln zł. Jest to dla nas ważne, bo jest to przyrost w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego, ale przede wszystkim z tego zysku finansujemy projekty inwestycyjne, o których opowiem za chwilę. Nakłady inwestycyjne, które ponieśliśmy od 2000 roku do końca 2019 roku wyniosły około 1,62 mld zł. W pierwszej połowie 2020 nakłady inwestycje wyniosły 84,8 mln zł, z czego 56,1 mln zł stanowiły dotacje unijne. Jesteśmy dość dużym beneficjentem projektów, które są realizowane na terenie portu i staramy się intensywnie korzystać z tych środków. Obecnie sytuacja jest taka, że jesteśmy przed uruchomieniem kolejnych środków w nowym okresie programowania. Stare środki już się wyczerpały. Nasza dobra pozycja finansowa powoduje, że niezbędne pozycje, które musimy realizować, aby się rozwijać, jesteśmy w stanie pokryć ze środków własnych i tak też czynimy. Dlatego działania rozwojowe cały czas idą w porcie do przodu.

Krótko opowiem o wizji i strategii portu. Chcemy być portem uniwersalnym, zarówno teraz, jak i w przyszłości. Jesteśmy portem multimodalnym, węzłem logistycznym i na tym koncentruje się nasza wizja. Oprócz tego, poprzez rozwój infrastruktury, staramy się dążyć do zrównoważonego rozwoju sektora usług portowych. Jesteśmy spółką celową do tego powołaną i dlatego staramy się cały czas iść w tym kierunku. Mamy cztery główne priorytety, w których się poruszamy: utrzymanie uniwersalnego charakteru portu – to coś, co w mojej opinii porty polskie w czasach COVID mocno ratuje, z uwagi na to, że jeśli jeden segment rynku ucieka, to drugi rośnie, przykład zboża i węgla pokazuje, że udało się tu utrzymać przeładunki, a nie każdemu portowi bałtyckiemu, nie mówiąc już o światowych, się to udało; musimy być portem nowoczesnym; pełna dostępność transportowa jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej; port przyjazny otoczeniu – to dla nas szczególnie istotne, bo jesteśmy portem w mieście i musimy dbać o środowisko, gdyż na ten zielony ład patrzy też Komisja Europejska.

Kolejne zagadnienie to priorytety w rozwoju portu i ich implementacja poprzez realizowane przez nas projekty. Jest ich bardzo wiele, a na slajdzie wymienione są te główne. Jeśli będą pytania o inne priorytety, chętnie odpowiemy. Najważniejsze inwestycje realizowane obecnie w Porcie Gdynia to: Publiczny Terminal Promowy, którego budowa jest już na finiszu – w połowie przyszłego roku planujemy zakończenie prac i myślę, że w okresie wakacyjnym, najpóźniej we wrześniu będziemy mogli z niego normalnie korzystać. Przewidujemy tam co najmniej dwóch operatorów – nie tylko tego, który obecnie funkcjonuje w Porcie Gdynia, ale jeszcze drugiego, o co bardzo mocno zabiegamy. Kolejną inwestycją jest pogłębianie kanałów portowych, torów podejściowych i przebudowa nabrzeży. Ostatnim projektem jest poprawa dostępu kolejowego, co jest dla nas szalenie ważne. Bez sprawnego dostępu kolejowego do samego portu i bez szlaków kolejowych, które są niezbędne, nie da się rozwijać żadnego portu.

Plany rozwojowe skupiają się przede wszystkim na poprawie paramentów oraz stałym unowocześnieniu infrastruktury, rozwoju zaplecza logistycznego, rozwoju multimodalności transportu oraz budowie Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia, która jest dla nas najważniejszym projektem rozwojowym na najbliższe kilka lat. W tym zakresie prowadzone są intensywne prace. W ramach projektów wraz z Urzędem Morskim w Gdyni realizujemy pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych. Kwota dofinan-

sowania z Unii Europejskiej wynosi 273 mln zł netto. Urząd Morski odpowiada głównie za falochrony na Zatoce Gdańskiej, a my robimy całą resztę w środku. Przede wszystkim chodzi o przyjmowanie dużych statków o długości do 400 metrów i do 15 metrów zanurzenia. To będą największe kontenerowce, jakie obecnie pływają na Bałtyku – Baltimax.

Wspominałem już o nowym Publicznym Terminalu Portowym w Porcie Gdynia. Planowane nakłady to 290 mln zł brutto, a dofinansowanie z funduszy UE to kwota 116,8 mln zł netto. Planowane zakończenie inwestycji to II kwartał 2021 roku. Inwestycja nie jest zagrożona, realizujemy ją zgodnie z planem. Wszystko wskazuje na to, że w przyszłym roku będziemy mogli się cieszyć nowym terminalem. Daje nam to bardzo duży impuls do rozwoju żeglugi promowej. Jest to istotne. Trzeba powiedzieć, że mamy stałe połączenie na autostradzie morskiej Polska-Szwecja. Utrzymanie tego połączenia jest niezwykle ważne, a jego rozwój jeszcze ważniejszy.

Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego realizowana jest w zachodniej części portu. Powstał tam pierwszy z czterech planowanych magazynów wysokiego składowania. Nie wiem, czy mogą to państwo zobaczyć, ale są jeszcze dwa niezagospodarowane place. To chyba ostatnie kawałki terenu w Porcie Gdynia do zagospodarowania. W zasadzie nie mamy wolnych terenów. Implikuje to – o czym powiem za chwilę – budowę portu zewnętrznego i konieczność wyjścia poza teren główny Portu Gdynia – w stronę morza. Nie mamy wolnych terenów. Każdy metr kwadratowy powierzchni mamy mocno zagospodarowany. Łatwo to zobaczyć, jeśli przeliczy się finanse na metr kwadratowy, czy przeładunki na metr kwadratowy. Wtedy wyraźnie widać jak bardzo Port Gdynia jest obciążony, w stosunku do innych portów.

Następny projekt to przebudowa ramp ro-ro w basenie V wraz z zalądowieniem. To projekt, który aktualnie jest na etapie studium wykonalności. Ostateczna decyzja w jego zakresie jeszcze nie zapadła. Zostanie podjęta po przygotowaniu studium wykonalności. Mamy bardzo silne połączenia z Finlandią i chcemy nadal je rozwijać. Krótko mówiąc, połączenia ro-ro są jednym z ważniejszych obsługiwanych przez Port Gdynia. Z tego powodu istnieje konieczność wpuszczenia większych statków, do czego potrzebne są szersze rampy i zmodernizowane nabrzeża, aby można było obsłużyć statki do minimum 140 metrów. Prowadzone były rozmowy z armatorami i takie statki miałyby do Portu Gdynia niebawem zawijać. Planujemy, że tę inwestycję zrealizujemy do mniej więcej 2025 roku.

Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni to projekt realizowany częściowo przez nas. Realizujemy projekt dostępu kolei do terminali kontenerowych. Jesteśmy blisko finiszu tego projektu. Innym dużym projektem, który jest realizowany, na kwotę blisko 1,5 mld zł, jest projekt realizowany przez PKP PLK. Jest dla nas niezwykle ważny. To przebudowa systemu kolejowego na stacji Gdynia Port. To ponad 350 rozjazdów, 130 km nowych torów. Ta inwestycja jest już dość mocno zaawansowana. Jeśli odwiedzi się Port Gdynia, można zobaczyć te roboty, które są na ukończeniu na poszczególnych odcinkach. Pokrywają sporą część Gdyni. Połączona z tym jest również kwestia linii 201. Ta linia również będzie częściowo realizowana przez PKP PLK. Mamy jasne deklaracje i zapewnienia, że połączenie pomiędzy Gdynią, a Bydgoszczą będzie gotowe do 2025 r. Jest to istotne z punktu widzenia połączeń z południem Europy. Poza tym, że będzie to świetnie funkcjonowało na samym terenie portu, to musimy mieć doskonałe połączenie z południem Polski i południem Europy.

Na szybko – ile istotnych projektów realizujemy? O rozbudowie części portu już mówiłem. Jest jeszcze budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych. Wynika to z pewnych koniecznych zmian, które wymuszają regulacje unijne. Obsługa projektów morskich – będą mogli to państwo zobaczyć na krótkim filmiku. Plany rozwojowe – projekty w przygotowaniu. Najważniejsza dla nas jest strategiczna inwestycja w port zewnętrzny. Zaraz opowiem na jakim jesteśmy etapie. Jak ma wyglądać port zewnętrzny? Terminal kontenerowy ma mieć teoretyczną zdolność przeładunkową nie mniejszą niż 2,5 mln TEU rocznie. Przewidujemy ponad 2 km zupełnie nowego nabrzeża eksploatacyjnego. Maksymalne zanurzenie statków będzie do poziomu 16 m, do długości 430 m. Takich statków obecnie nie ma, największe mają nieco 400 m, ale na deskach kreślarskich już są takie statki i w perspektywie najbliższych kilkunastu lat mogą osiągnąć

długość do 490 m. Myślę, że te statki na pewno nie będą dłuższe, gdyż są pewne ograniczenia inżynierskie i konstrukcyjne, ale do tej długości perspektywicznie statki będą mogły wpływać. Potrzebna jest nam wydajna infrastruktura drogowa i kolejowa. Planujemy ponad 700 instalacji w porcie i ponad 4000 w otoczeniu branżowym. Przyniesie to ogromne roczne wpływy do budżetu państwa. Oprócz tego, że port wpływa na swoje bezpośrednie otoczenie, jest też oknem na świat. Cła, daniny publiczne i podatki liczone są w miliardach złotych. Będą one wpływały do budżetu państwa z tytułu działalności portowej tego konkretnego terminalu – portu zewnętrznego.

Co zrobiliśmy? Realizujemy ten projekt w partnerstwie publiczno-prywatnym. W dniu 15 listopada podpisano umowę na doradztwo. Jest ono intensywnie zaawansowane. Przedstawię krótki przegląd tego, od czego projekt się zaczął. W maju 2018 roku stworzono koncepcję wielobranżową, potem model instytucjonalno-funkcjonalny, koncepcję realizacyjną, a rozpoczęcie procedury PPP nastąpiło w listopadzie 2019 roku. W marcu 2020 roku przeprowadziliśmy konsultacje społeczne. Mogę państwu powiedzieć, że były niezwykle udane. Byliśmy zaskoczeni bardzo pozytywnym odbiorem projektu przez społeczność. W kwietniu 2020 roku dokonaliśmy powtórki, a w czerwcu oceny efektywności. To niezwykle istotny dokument, który wskazał na 3 elementy projektu, o których powiem za chwilę. W październiku 2020 roku udało się nam pozyskać finansowanie falochronów. Dostęp od strony morza i ich finansowanie to warunek bezwzględny, aby ten projekt mógł być realizowany. Teraz wiemy, że z projektowaniem falochronów możemy ruszyć od przyszłego roku.

Mówiłem o ocenie efektywności. To niezwykle istotny dokument, który potwierdził trzy kwestie. Pierwszą z nich jest ekonomiczne uzasadnienie projektu. Projekt jest rentowny, wykonalny, da się go zrealizować, jest atrakcyjny przede wszystkim dla inwestorów prywatnych, ponieważ przynosi stopę zwrotu, którą ustaliliśmy w trakcie badań i dialogów technicznych, które przeprowadziliśmy. Mieliśmy pewien pogląd na to, jaka stopa zwrotu jest oczekiwana i udało się ją zapewnić. Po drugie, uzasadnienie realizacji projektu w formule PPP. Ocena efektywności jako dokument, bada różne możliwości realizacji projektu. Dedykowana temu projektowi okazała się najkorzystniejsza, szczególnie jeśli chodzi o poziom ryzyka. Dużą część ryzyka możemy przerzucić na partnera prywatnego. Popyt na działalność prowadzoną w porcie zewnętrznym to niezwykle ważny, trzeci element, który miała pokazać ocena efektywności. Nic nam po takim projekcie, gdyby nie było zapotrzebowania, jeśli okazałoby się, że otoczenie konkurencyjne nas wyprzedza i nie ma sensu takiego projektu realizować. Badanie wykazało jednoznacznie, że popyt na tę działalność jest i zainteresowanie portem zewnętrznym, czyli naszym projektem, na rynku jest bardzo duże. Jesteśmy w przededniu ogłoszenia naboru do dialogu konkurencyjnego, czyli formalnego rozpoczęcia procedury w ramach postępowania publicznego PPP w ramach zamówień publicznych. To w pełni transparentna procedura, prowadzona zgodnie z przepisami.

Przedstawię ostrożnie liczony harmonogram tego, jak to wygląda. Planujemy finalizować pewne zadania, a niektóre przyspieszyć. Ogłoszenie postępowania o wyborze partnera prywatnego nastąpi w listopadzie 2020. Mówimy raczej o pierwszej połowie listopada, a nie drugiej. Najpóźniej w grudniu 2022 zakładamy – zależnie od tego kiedy zgłosi się chętny, a oddźwięk z rynku jest dość spory – podpisanie ostatecznej umowy z wybranym partnerem prywatnym. Przygotowanie dokumentacji technicznej zrobimy wcześniej i myślę, że w 2024 roku będziemy mogli uruchomić roboty budowlane. Projekt będzie fazowany, czyli nie musimy budować całego półwyspu. Najpewniej będzie tak, że będziemy go budowali w trzech fazach. Całkowite zakończenie prac planujemy nie później niż w czerwcu 2028. Później mamy już fazę eksploatacji inwestycji.

Droga Czerwona nie jest bezpośrednim elementem portu zewnętrznego. Współpracujemy w tym zakresie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad i z miastem. Obecnie jesteśmy na takim etapie, że w zasadzie uzgodniliśmy przebieg drogi wymagany przez GDDKiA. Takie opracowanie trafi do dyrekcji na początku listopada. Ponieważ mamy zapewnione finansowanie w ustawie uważamy, że nic nie stanie na przeszkodzie, aby uruchomić projektowanie i budowę tej drogi. Mamy taką nadzieję, tak wynikało z rozmów. To droga nie tylko niezwykle potrzebna dla portu zewnętrznego, ale też połą-

czenie potrzebne na wczoraj. W porcie mamy kilka miejsc, gdzie jest dostęp i przejście graniczne i kilka terminali, które potrzebują takiego dojazdu.

Jednym z projektów rozwojowych w przygotowaniu jest Dolina Logistyczna. To teren zaznaczony czerwoną linią. Jesteśmy na takim etapie, że zmiana granic Portu Gdynia, która miała miejsce jakiś czas temu objęła te tereny, co umożliwia nam rozpoczęcie planowania tego, co chcemy tam zrobić. Planujemy tam parkingi, usługi dodatkowe, bazę noclegową i podobne usługi wspomagające zaplecze logistyczne Portu Gdynia. To prawie 270 ha zupełnie nowej powierzchni, która trafiłaby pod jurysdykcję portu w Gdyni.

Szanowni państwo, przedstawię teraz dwa krótkie filmy odnoszące się do portu zewnętrznego i o jego obszarze. Jeśli będą pytania, będziemy do państwa dyspozycji.

**[Prezentacja filmu promocyjnego Portu Zewnętrznego Portu Gdynia]**

**Dyrektor ds. marketingu i współpracy z zagranicą Pionu Dyrektora Naczelnego Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Maciej Krzesiński:**

Szanowni państwo, to było podsumowanie tego, o czym mówiliśmy przy okazji budowy portu zewnętrznego, ale mamy w Porcie Gdynia jeszcze jeden projekt, nad którym się zastanawiamy. Na tym krótkim filmie mogą państwo zobaczyć jaki wpływ może on mieć na gospodarkę i działalność Portu Gdynia. Na tych rysunkach mogą państwo zobaczyć to, co dzieje się teraz w Porcie Gdynia. Takie przeładunki robimy na co dzień. Szanowni państwo, to wszystko z naszej strony. Jeśli są jakieś pytania, jesteśmy do dyspozycji.

**Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Adam Meller:**

Jeszcze zabiorę głos w ramach uzupełnienia, Adam Meller – prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Sytuacja pandemiczna, która obecnie panuje w całej Polsce, a nawet na świecie, na szczęście nie dotyczy aż tak mocno funkcjonowania portu. Mamy taką sytuację, że mamy pojedyncze przypadki zakażeń. Tak mówi sama statystyka. Port w Gdyni funkcjonuje w swoim normalnym trybie. Nie mamy żadnych przestojów ani wyłączeń terminali z powodu panującej sytuacji sanitarno-epidemiologicznej.

Jeśli chodzi o szczegółowe wyniki przeładunków w Porcie Gdynia za 9 miesięcy – czyli od stycznia do końca września, w porównaniu z ubiegłym, rekordowym dla portu rokiem – realizacja jest na poziomie 99,81%. Możemy śmiało powiedzieć, że ten rok, mimo panującej pandemii, nie dał nam się we znaki i realizujemy założone plany. Być może, jeśli nie dojdzie do lockdownu w państwie, utrzymamy ubiegłoroczny poziom przeładunków. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Dziękuję. Rozumiem, że to wszystko. Teraz proszę pana ministra o zabranie głosu.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Może byśmy płynnie przeszli do wypowiedzi pani dyrektor z Urzędu Morskiego w Gdyni.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora do spraw inwestycyjnych Urzędu Morskiego w Gdyni Barbara Olczyk:**

Barbara Olczyk – Urząd Morski w Gdyni, zastępca dyrektora do spraw inwestycyjnych. Mamy przygotowaną prezentację. Przedstawię projekty inwestycyjne, które realizuje administracja morska w celu poprawy dostępu od strony morza do portów w Gdańsku i w Gdyni. Obecnie realizujemy projekty, które są dofinansowywane ze środków Unii Europejskiej w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i środowisko. Kontynuujemy nasz projekt – obecnie jest na trzecim etapie – modernizacji wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku. Wartość tego projektu wynosi 117 mln zł. W ramach tego etapu będziemy kontynuowali przebudowę nabrzeży. Te nabrzeża mają długość około 2,5 km – Nabrzeże Szyprów, Nabrzeże Flisaków, Nabrzeże Retmanów oraz Nabrzeże nr 18. W ramach tego projektu będziemy też kontynuowali przebudowę toru wodnego na Martwej Wiśle. W poprzednim etapie został przebudowany tor o długości około 6,5 km. Na tym etapie dokończymy około 2 km od mostu kolejowego do obrotnicy przy Polskim Haku. Tor ten ma szerokość 60 m i głębokość 7 m. Ten projekt już częściowo

zrealizowaliśmy. Gotowe jest Nabrzeże Flisaków, Nabrzeże nr 18 i Nabrzeże Retmanów, a w realizacji jest Polski Hak. Do zrobienia w ramach tego projektu pozostają nam roboty pogłębiarskie od mostu kolejowego do Polskiego Haku i Nabrzeże Szyprów.

Kolejny projekt, który został już zrealizowany w ramach tej perspektywy w Porcie Gdańsk kosztował 153 mln zł. To realizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku. Przebudowaliśmy tor o długości około 6,5 km, zwiększyliśmy jego szerokość z 350 m do 600 m. Głębokość tego toru wynosi 18 m. Realizujemy również w porcie w Gdańsku modernizację układu falochronów osłonowych, o których wcześniej wspomniał pan prezes. To projekt o wartości około 800 mln zł. W ramach tego projektu wyremontowany będzie istniejący falochron wyspowy, wybudowany będzie nowy falochron osłonowy, jako przedłużenie istniejącego. Będzie też nowy falochron i wyremontowany zostanie Falochron Północny Wyspowy.

Wykonaliśmy już badania ferromagnetyczne. Obecnie realizowany jest remont i wydłużenie istniejącego falochronu i budowa nowego. Do realizacji pozostały nam jeszcze przebudowa i remont Falochronu Północnego Wyspowego w porcie w Gdyni. Będziemy współuczestniczyć w pogłębieniu toru podejściowego i akwenów wewnętrznych. Naszym zadaniem jest etap II pogłębienia toru podejściowego. Projekt ten ma wartość 77 mln zł. Będziemy pogłębiali tor o długości 3700 m, poszerzony do szerokości 280 m i głębokości 17 m. W ramach tego projektu zostaną również przebudowane główki falochronu. Projekt ten częściowo jest już realizowany. Najważniejsze prace jeszcze przed nami. Jesteśmy przed przetargiem na roboty budowlane na pogłębienie toru.

Oprócz projektów, które dotyczą konkretnych portów, realizujemy jeszcze projekty, które są skierowane do całego obszaru administrowanego przez Urząd Morski. To zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego, z elementami e-navigation. Jest to projekt o wartości 43 mln zł. W ramach tego projektu modernizujemy infrastrukturę bazy oznakowania nawigacyjnego, rozbudowujemy krajowy system sieci AIS – Automatycznej Identyfikacji Statków. Zmodernizowany zostanie też system VTS Zatoka Gdańska, który został stworzony w poprzedniej perspektywie. Zakupione zostaną nowe pławy nawigacyjne i uzupełnione zostanie oznakowanie nawigacyjne. Projekt jest w trakcie realizacji. Obecnie jest realizowanych 5 umów. Zostaną nam jeszcze do zrealizowania systemy informatyczne.

Drugim projektem jest budowa Morskiego Systemu Łączności w Niebezpieczeństwie GMDSS. Ten projekt ma wartość około 20 mln zł i będzie służył komunikacji ze statkami znajdującymi się w niebezpieczeństwie, poprzez odbieranie i potwierdzanie odbioru komunikatu wezwania pomocy. W ramach dostępu do portów wymieniliśmy częściowo tabor pływający. Wartość tego projektu to 80 mln zł. Zakupiliśmy 5 jednostek – jednostki hydrograficzne, jednostki dla obsługi kapitana portu, jednostki do obsługi oznakowania nawigacyjnego, jednostki kontrolno-inspekcyjne. Będziemy też uczestniczyli w projektach w ramach infrastruktury dostępu do portu, w budowie portu centralnego w Porcie Gdańsk oraz budowie portu zewnętrznego w Gdyni. Dziękuję serdecznie.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze?

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Dziękuję. Teraz moglibyśmy krótko omówić dostęp kolejowy od strony lądu. Uczyniłby to pan prezes Ireneusz Merchel.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Bardzo proszę, panie prezesie.

**Prezes zarządu Polskich Kolei Państwowych Polskich Linii Kolejowych SA Ireneusz Merchel:**

Dzień dobry, Ireneusz Merchel, mam nadzieję, że dobrze mnie słychać. Chciałbym przede wszystkim podziękować kolegom z portów, którzy wielokrotnie wspominali o inwestycjach prowadzonych przez Polskie Linie Kolejowe. Te inwestycje mają bardzo szeroki zakres. Nie rozmawiamy tylko o magistrali węglowej na linii 131 od południa Polski na trzech LCS – na około 100 km torów. Jesteśmy na końcowych etapach

dokumentacji projektowej na pozostałe odcinki i w roku 2022, przy założeniu że w 2021 będzie potwierdzone finansowane, będziemy mogli rozpocząć realizację projektów. Równocześnie przygotowujemy dokumentację projektową na linię 201. To bardzo istotna linia z punktu widzenia obu portów. Została wybudowana w okresie międzywojennym – w latach 1927–1933. Została zapomniana w latach 60' i zarosła. Pozwala na bezpośredni dojazd w ruchu towarowym z południa Polski do Portu Gdynia. Jednocześnie objęte nią jest Bydgoszcz-Maksymilianowo. Oddzielnie będzie prowadzony ruch w kierunku Portu Gdańsk, abyśmy mogli ze stacji Łąki pojechać do Tczewa i dodatkowym torem dojechać do portu w Gdańsku. Poprawa dostępności jest rozumiana szerzej. Chciałem wprowadzić ten temat, aby nie skupiać się wyłącznie na tym, co jest tematem posiedzenia Komisji. To wszystko musi być realizowane, aby stanowiło całość kolejowego procesu inwestycyjnego, w nawiązaniu do transportu żeglugowego. Transport kolejowy jest najbardziej ekologiczny i umożliwia transport towarów.

Pan minister prosił o krótką informację. Nie będzie tak obrazowa, jak przedstawiona przez moich kolegów. Warto zauważyć, że realizacja inwestycji w porcie w Gdańsku będzie kosztowała 1200 tys. zł – to dwie umowy realizacyjne, gdzie mamy dwóch wykonawców. Trwają intensywne prace, realizowane są poszczególne odcinki. Dane były już wymieniane, ale warto przypomnieć, że to 72 km przebudowywanych torów, 213 rozjazdów, obiekty inżynieryjne. Najważniejsze w projekcie w Gdańsku i Gdyni jest, że założenia do tych projektów zakładały wymianę nawierzchni bez wzruszania podtorza. Nawierzchnia była tam lekka, a zabudowujemy to ciężko, aby pociągi mogły przenosić pełne ładunki. Oczywiście wymagało to zupełnie innego podejścia na etapie projektowania. Założenia projektowe z lat 2013–2014 pod względem technicznym, geologicznym, podtorowym, realizujemy inaczej.

Proszę o kolejny slajd. Nie widzę slajdów na podglądzie i mam problem. Który slajd jest wyświetlony w tej chwili?

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Z trzema zdjęciami, panie prezesie.

**Prezes Zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:**

Nie wiem dlaczego pokazuje mi wszystko, ale nie slajdy. Na zdjęciach mogą państwo zobaczyć jak wygląda zaawansowanie prac – Gdańsk Port Północny oraz Kanał Kaszubski. To około 15 km starych torów, rozjazdów, wzmocnień. Jak mogą państwo zobaczyć, prace są dość zaawansowane. Pamiętajmy, że mamy szereg czynnych bocznic kolejowych. Na współpracujemy na bieżąco, aby utrzymać przejezdność. Jest okresowe zamykanie dostępu, ale przejezdność jest utrzymywana, mimo iż rozmowy są trudne. Nie możemy sparaliżować ruchu na czas realizacji inwestycji. To 30 miesięcy od podpisania umowy, którą podpisano w połowie 2019 roku. Zakończenie wszystkich robót planujemy pod koniec 2021 r. Po uzyskaniu certyfikacji i wszelkich dopuszczeń zakładamy, że najpóźniej w połowie 2022 roku pojedziemy na pełnych parametrach. Poprawi to przepustowość dojazdową. Mówili o tym moi koledzy z portów. Szacujemy, że 50% więcej pociągów będzie mogło przejechać. Co istotniejsze, pociągi będą miały pełne obciążenie i długość, jaka funkcjonuje na sieci kolejowej w Polsce i w Europie.

Na kolejnych zdjęciach mogą państwo zobaczyć szereg realizowanych prac, budowę nowej nastawni. Zastępuje ona kilka miejscowych posterunków ruchu. Z jednego miejsca będzie sterowany cały układ torowy. Te wszystkie prace są na zaawansowanym etapie realizacji. Myślę, że jest to widoczne w terenie. Nie chciałbym wchodzić w większe szczegóły. Jak wspomniałem, realizowane jest to zgodnie z harmonogramem.

W nawiązaniu do sytuacji COVID mamy wprowadzone bardzo rygorystyczne zasady dotyczące odbioru spotkań komisji – w 90% odbywa się to zdalnie. Nie znaczy, że nie ma nikogo na budowie, ale komisja w składzie 10–15 się nie zbiera. Są pojedyncze wizyty na budowie i podsumowanie w formie zdalnej lub w bardzo wąskim gronie. Musimy się wystrzegać szerszych spotkań, tak jak na wszystkich budowach w Polsce, które prowadzimy. W zasadzie poza jednym przypadkiem, gdzie było więcej niż kilka zachorowań u wykonawców, taki przypadek mamy w porcie w Gdyni. Teraz przeszlibyśmy do slajdu. Port w Gdyni jest projektem o wartości 1,5 mld zł. Mamy tam jednego wykonawcę. Firmę,

w której co najmniej kilkunastu pracowników uzyskało wynik pozytywny koronawirusa. Wprowadzono tzw. rotacyjny system – brygady są podzielone na dwie części. Gdy jedna kończy pracę, to druga zaczyna i one ze sobą się nie stykają. Nawet jeśli dojdzie do jakiejś sytuacji – widzimy co się dzieje – to dwie niezależne brygady i nie będzie sytuacji, w której nie będzie można na bieżąco kogoś zastąpić. Może to wpłynąć na spowolnienie prac, choć jeszcze tego nie dostrzegamy.

Walczymy, aby prace przebiegały zgodnie z założeniami, które przyjęliśmy. Port w Gdyni – podam to jako przykład – założenia, które były pierwotnie przyjęte wskazywały, że miał tam zostać przejazd przez 10 torów. Przy tak zwiększonych przewozach, jakie są planowane, byłoby to bardzo duże utrudnienie dla mieszkańców i całego ruchu tranzytowego, towarowego, transportu drogowego, a przejazdy kolejowe byłyby zamknięte. Podjęliśmy wspólne działania i we współpracy z miastem Gdynia budujemy wiadukt, który pozwoli na bezkolizyjny przejazd transportu samochodowego. Uzgodnienia w tym zakresie poczyniono w ubiegłym roku. Na wszelkie zmiany reagujemy dynamicznie, aby poprawić to, co było zaplanowane. Warto wspomnieć, iż w Gdyni z uwagi na trudne warunki geologiczne wybudowano szereg urządzeń, zbiorników retencyjnych, dokonano wymiany 65 km torów, 170 rozjazdów. Warto powiedzieć, że te prace, jak przy każdym porcie, są ważne.

Dalsza część prezentacji obejmuje Szczecin i Świnoujście. Rozumiem, że tego nie będziemy pokazywali. Zupełnie zmieniamy system sterowania ruchem pociągów. Centralizacja pozwoli na spojrzenie na cały układ torowy na torach dojazdowych z jednego miejsca. Kończąc moją wypowiedź jeszcze nadmienię, że w 2022 roku oddajemy tory dojazdowe do portów w pełnym zakresie, stacje dojazdowe do portów w Gdańsku i Gdyni i rozpoczniemy pewnie też prace na tzw. magistrali węglowej oraz na linii 201. Realnie możemy powiedzieć, że do 2025–2026 roku powinniśmy uzyskać większą dostępność w ruchu kolejowym na całym odcinku z południa na północ. Od kolegów z portu w Gdyni mogłem usłyszeć, że osiągnięcie rozmiarów docelowych przez pierwsze statki planowane jest do roku 2028. Myślę, że doskonale wpiszemy się w ten harmonogram. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Dziękuję, panie prezesie. Proszę, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Dziękujemy bardzo. Jeszcze w kwestiach drogowych wypowie się pani dyrektor Agnieszka Krupa.

**Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w MI Agnieszka Krupa:**

Agnieszka Krupa – departament dróg publicznych. Pokrótce chciałam omówić dostęp w zakresie dróg krajowych do portów w Gdańsku i Gdyni. Z uwagi na to, że za podstawowy cel działalności, oprócz jednostkowego rozwoju transportu drogowego i kolejowego, resort uważa transport intermodalny, w zakresie połączeń drogowych zaczęliśmy poprawę dostępu do portów od budowy dwóch ciągów, które najlepiej ten ruch towarowy z portów rozprowadzą. Jest to budowa autostrady A1 oraz drogi ekspresowej S7. To drogi, które prowadzą z północy na południe i mają największe natężenie ruchu. Są korytarzami transportowymi, które służą rozprowadzeniu towarów z portów w Gdańsku i Gdyni na inne części Polski i Europy.

Jeśli chodzi o autostradę A1, to obecnie odcinki przy Trójmieście zostały zakończone i oddane do użytkowania. Cały ciąg jest albo oddany do użytkowania, albo jest w budowie. Ostatni odcinek będziemy kończyli w 2022 roku. Jest to jedynie odcinek 20 km, który wówczas zostanie skończony. Cały pozostały ciąg będzie już przejezdny w 2021 roku.

Jeśli chodzi o drogę ekspresową S7, odcinki przy Trójmieście zostały zrealizowane już w latach poprzednich. Teraz kończymy ostatnie odcinki poniżej Trójmiasta. Odcinki, które prowadzą do Warszawy będą zakończone w 2022 roku.

Co jest ważne? Należy w szczególności podkreślić determinację, którą mamy w rozwoju dróg ekspresowych i dążenie do zbudowania całej sieci tych dróg. Ostatnia decyzja Rady Ministrów z czerwca zapewniła dodatkowe finansowanie dla programu budowy dróg krajowych, dzięki czemu mogliśmy zapewnić środki na dokończenie drogi ekspre-

sowej S6. Jest to istotna droga, gdyż połączy ona wszystkie nasze istotne porty – trójmiejskie z portem w Szczecinie. Na dzień dzisiejszy odcinki od Szczecina do Koszalina zostały już zakończone i są w użytkowaniu. W budowie są pojedyncze odcinki przy Trójmieście. Zapewniliśmy środki na ostatnie odcinki między obwodnicą Trójmiasta, włącznie z nią, do Koszalina. Systematycznie ogłaszamy przetargi na te odcinki tak, aby w 2025 roku cała droga ekspresowa, łącznie z obwodnicą Trójmiasta była już przejezdna i mogła być wykorzystywana przez ruch towarowy.

Państwo w prezentacji omówili już kwestie Drogi Czerwonej. Możemy potwierdzić, że taka nowelizacja ustawy została przyjęta, w ramach której zapewniono na Drogę Czerwoną kwotę 2 mld zł. Bardzo się cieszymy, że uzgodnienia, jeśli chodzi o koncepcję są już właściwie zamknięte. W najbliższym czasie dostaniemy przygotowaną i uzgodnioną koncepcję budowy drogi. Bardzo prosimy o przesłanie jej do nas jak najszybciej, jeśli rzeczywiście jest już uzgodniona. Pozwoli nam to na określenie niezbędnych środków na przyszły rok. Dzięki temu będziemy mogli podjąć starania o zapewnienie tych środków w naszym budżecie w części 39 tak, abyśmy mogli przystąpić do pracy.

Oprócz dróg szybkiego ruchu, które wskazałam, istotne jest to, że skupiamy się też na rozwoju dróg krajowych niższej kategorii, czyli zwykłych, które służą ogółowi społeczeństwa. Oprócz autostrady A1 stawiamy na poprawę przepustowości drogi krajowej nr 22, która w istotny sposób umożliwi przetransferowanie ruchu towarowego na zachód Polski i będzie odciążeniem drogi ekspresowej S6. Myślę, że pokrótce byłoby to na tyle. Jeśli będą pytania, to bardzo proszę.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Bardzo dziękuję. Panie ministrze?

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Myślę, że teraz czas na fazę pytań, bo jest prawie 20 minut po 10.00.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Spokojnie, panie ministrze. Bardzo dziękuję za wszystkie prezentacje – zarówno portu w Gdańsku, w Gdyni, Urzędu Morskiego i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz panu prezesowi PLK. To wszystko jest dość budujące i imponujące. Według mnie, licząc pobieżnie, to ponad 20 mld zł inwestycji. Trójmiasto będzie miało możliwość zatrudnienia wielu ludzi. Jest to też duży zastrzyk dla budżetu państwa. W 2019 roku przychód wyniósł około 40 mld zł z tytułu CIT i VAT. Dobrze. Przechodzimy do dyskusji. Bardzo proszę o zgłoszenia. Proszę bardzo, panie pośle.

**Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):**

Witam serdecznie, czy mnie słychać?

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Tak.

**Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na początku mojej wypowiedzi pragnę wyrazić zadowolenie, iż po raz pierwszy otrzymaliśmy materiały o objętości adekwatnej do poddanego pod dyskusję problemu. Traktuję to jako nową jakość. Nie ma już ministerstwa gospodarki morskiej i pana ministra Gróbarczyka, którego materiały często obrażały inteligencję parlamentarzystów. O poważnych sprawach pisał on na 2–3 stronach. Mamy tu materiał, który daje przestrzeń do poważniejszej analizy. Szkoda, że materiał został nam przekazany w pełnej objętości wczoraj rano. Jak państwo wiedzą, wczoraj do późnych godzin wieczornych trwała sesja Sejmu i ten materiał nie mógł być poddany takiej analizie, na jaką niewątpliwie zasługuje. Pozwolę sobie zadać pytania, które wyniknęły z pobieżnej lektury. Pewnie niektóre wątki rozwinę w formie interpelacji i z góry proszę o poważne na nie odpowiedzi. Chciałbym, aby to była nowa jakość, po odejściu pana ministra Gróbarczyka.

Wątków jest kilka. Jeśli chodzi o port zewnętrzny, trudno mi o nim rozmawiać, póki nie ma Drogi Czerwonej. To będzie pierwszy sprawdzian determinacji rządu w kontekście rozwoju portu gdyńskiego. Zwracam uwagę na zmarnowane pierwsze 4 lata kadencji

Prawa i Sprawiedliwości. Problem Drogi Czerwonej pojawił się dopiero przed wyborami parlamentarnymi i wtedy została uchwalona ustawa, o której mówiła pani dyrektor. Zwracam uwagę na bardzo niefortunne moim zdaniem wypowiedzi w trakcie kampanii prezydenckiej członka rady nadzorczej Stoczni Wojennej, który straszył mieszkańców Gdyni, że jeśli nie zagłosują na Andrzeja Dudę, to nie będzie Drogi Czerwonej. W Gdyni wygrał zdecydowanie Rafał Trzaskowski i chcę wierzyć, że nie będzie to powód do jakiegoś odwetu.

Przechodząc do spraw bardziej konkretnych, wieść gminna niesie, że port miał być dokapitalizowany obligacjami Skarbu Państwa. To bardzo dziwna konstrukcja i dziwię się, że w waszej prezentacji to pominęliście, jeśli to prawda. Chciałbym zrozumieć sens finansowy tej operacji. Jak rozumiem, te pieniądze mają pójść na budowę falochronu, a to infrastruktura ogólnodostępna, więc nie wiem dlaczego projekt miałby być finansowany ze środków gdyńskiego portu. Jeśli państwo nie potwierdzą tych informacji, pytanie uznam za niebyłe. Przeczuwam, że skoro ludzie o tym mówią, to jest coś na rzeczy.

Jeśli chodzi o analizę waszych dokumentów, przychody z najmu, mówiliście o Naucie i Bristolu, jeśli dobrze pamiętam. Chciałem zapytać, w jakim stopniu przychody, o których mówicie, wynikają z zapłaconych faktur, a na ile są to operacje na papierze. Nie znalazłem informacji o kosztach usług obcych. Poproszę o takie zestawienie w wybranych okresach, np. 2013–2015, 2016–2019 – na piśmie. Jak wyglądały usługi obce w porcie, abyśmy mogli to porównać?

Cieszę się ze wzrostu przeładunku zboża – to 76,5%. Jako mieszkaniec Gdyni sądzę, że to efekt inwestycji, które zrealizowano zanim nastała prezentująca dziś ten materiał ekipa. Chciałem zapytać, czy państwo zrobili coś w tej materii. Słyszałem zapowiedzi przebudowy Nabrzeża Norweskiego. Czy w tej materii coś się dzieje? Chciałem też zapytać na jakim etapie znajduje się budowa obrotnicy. Państwo niewiele o tym powiedzieli, a pytam o konkrety – co zostało zrobione.

Jeśli chodzi o materiały, które przedstawiliście, napisaliście że w przypadku Doliny Logistycznej jest bliskość lotniska w Kosakowie. Jako osoby pracujące w Gdyni wiecie, że syndyk wystawił zorganizowaną część mienia lotniska w Kosakowie do przetargu. Chyba nic nie wskazuje na to, aby lotnisko w Kosakowie zaistniało w realnej perspektywie. Nie chcę też rozwijać wątku sporu Gdyni z Komisją Europejską. Nie wiem czy port zamierza przystąpić do tego przetargu. Jeśli tak, to chciałbym aby ta zorganizowana część mienia była zorganizowana.

Jeśli chodzi o stare sprawy, o które pytałem pana ministra Gróbarczyka, który uśmiechał się odpowiadając mi, chciałem zapytać o słynne świadczenie rzeczowe w postaci monstrancji, uzgodnione z Parafią Najświętszej Marii Panny Królowej Polski w Gdyni. To umowa promocyjna w zamian za otrzymanie od drugiej strony umowy świadczenia kształtującego wizerunek Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Wedle jednej z gazet, kosztowało to port około 90 tys. zł. Chciałem dowiedzieć się, jakie świadczenia kształtujące wizerunek uzyskał zarząd portu. Czy mają państwo jakieś dokumenty, które możecie ujawnić? Nie jestem zdeterminowany, aby wchodzić do was z kontrolą poselską, ale dobrze byłoby, gdyby opinia publiczna poznała dokumentację związaną z owym świadczeniem kształtującym wizerunek Zarządu Morskiego Portu Gdynia w formie monstrancji.

Może to tyle na początek. Tych wątków jest więcej, ale uznaję, że dyskusja jest w toku.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś z posłów chciałby się zgłosić? Nie ma zgłoszeń. Proszę, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Dziękuję bardzo. Zaraz poproszę o odpowiedzi konkretne osoby, odpowiedzialne za poszczególne segmenty. Nasunęła mi się pewna refleksja. Dziękując za podziękowania za materiały, dla mnie oczywiste jest, że materiały na posiedzenia Komisji należy przygotowywać i przedstawiać możliwie wcześnie. Proszę wziąć pod uwagę, że ja też chciałbym je przeczytać, też je dostaję i jest pewien cykl pracy. Będę się starał, gdy będę miał zaszczyt reprezentować Ministerstwo Infrastruktury na posiedzeniu Komisji, aby mate-

riały trafiały do państwa jak najwcześniej. Supozycji, że na interpelacje nie będziemy odpowiadali precyzyjnie, też prosiłbym nie stawiać.

**Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):**

To wynika z doświadczeń z przeszłości.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Rozumiem, że taki jest pogląd pana posła. Nie kwestionuję go, bo nie analizowałem historycznie odpowiedzi na interpelacje, ani jakości interpelacji. Nie analizowałem tego, więc nie dyskutuję. Chciałem powiedzieć, że z całą pewnością będziemy odpowiadali na nie w sposób wyczerpujący, tak jak to robię od przeszło 4 lat. Myślę, że odpowiedzi z Ministerstwa Infrastruktury na interpelacje trzymają poziom. Oczywiście jest on też wyznaczany poziomem zapytań, co jest oczywiste.

Jeśli chodzi o kwestię dokapitalizowania, odsyłam do ustawy o COVID. Jestem pewien, że pan poseł ją doskonale zna, bo była przedmiotem pracy. Nie mogę się zupełnie zgodzić z wypowiedzią o straconym czasie w kontekście Drogi Czerwonej. Jeśli chodzi o czwarte pytanie, o kilka słów komentarza proszę przedstawicieli portu w Gdyni i Urzędu Morskiego.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Bardzo proszę.

**Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Adam Meller:**

Witam serdecznie. Jeszcze raz Adam Meller – prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Szanowny panie pośle, cieszymy się, że o kwotach przeznaczonych na budowę falochronu dla portu zewnętrznego mówią na mieście. Przypomnę tylko, że pan, jako poseł, zapewne popierał ten projekt. Ustawa sejmowa przechodziła przez obie izby i została podpisana przez pana prezydenta. Jak to się mówi, słowo ciałem się stał i jesteśmy na etapie przygotowywania dokumentacji po to, aby uruchomić środki finansowe, które już zostały nam przyznane. Będzie to forma obligacji.

Jeśli chodzi o brak Drogi Czerwonej, wiemy że mówi się o niej nie od 4 lat, ale od znacznie dłuższego czasu. Ma stać się ważną arterią, nerwem drogowym prowadzącym do Portu Gdynia. Na szczęście udało się nam uruchomić całą procedurę. Niebawem rozpoczniemy działania zmierzające do przygotowania dokumentacji dla tej drogi. Mamy nadzieję, że spowoduje to jej szybką realizację, aby Droga Czerwona zafunkcjonowała wraz z portem zewnętrznym. To dla nas inwestycja komplementarna.

Kolejne pytanie – w ramach prezentacji nie jest zadaniem przedstawianie planszy z bilansem firmy. Chodzi tu o koszty usług obcych i ich porównywanie. Cel dzisiejszej prezentacji był zupełnie inny. Dokumenty nie są aż tak wielką tajemnicą firmy i jeśli takie polecenie otrzymamy, przedstawimy je. Pan, jako członek Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej może się w każdej chwili zwrócić do nas o ich przedstawienie.

**Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):**

Dla mnie stroną jest minister, panie prezesie.

**Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Adam Meller:**

Jeśli chodzi o rozpoczęte inwestycje, w postaci obrotnicy Nabrzeża Norweskiego, mamy akwen manewrowy o średnicy 440 m, głębokości 13,5 m. Docelowa obrotnica w ramach programu pogłębiania portu, który zakończy się w 2023 roku, ma mieć średnicę 480 m i głębokość 16 m. Obecnie mamy jedynie kolizję z dokiem pływającym w Stoczni Wojennej. Przystąpimy do inwestycji w ramach projektu pogłębiania, która będzie polegała na tym, że dok zostanie przestawiony w nową lokalizację. Wtedy dokonamy pogłębienia i powiększenia średnicy obrotnicy tak, aby była zgodna z dokumentacją techniczną projektu pogłębiania.

Jeśli chodzi o lotnisko w Kosakowie, to jest inwestycja, którą Gdynia rzeczywiście za bardzo nie może się poszczycić. Nie przypominam sobie, aby jakiś samolot tam wylądował. Spółka obecnie jest w upadłości i operuje tym syndyk. Wystawił część terenów lotniska na 20 lat pod dzierżawę. Mamy jeszcze czas, aby złożyć ofertę dzierżawy. Chcę powiedzieć, że nie jest to kwota wygórowana, ale musimy wiedzieć, czy to lotnisko lub

jego część przyda się nam do dalszego funkcjonowania, chociażby w temacie planowanych *offshore* w Porcie Gdynia. Jeśli wyjaśnią się sytuacje dotyczące lokalizacji portu instalacyjnego, co ma się stać w najbliższych dniach, podejmiemy decyzję, czy składamy ofertę dzierżawy tych terenów na 20 lat. Offshore potrzebują możliwości latania samolotami, śmigłowcami. Lotnisko w Kosakowie jest tak zlokalizowane, że byłoby doskonałym miejscem dla tego. Temat jest jeszcze otwarty. Mamy na to czas do połowy listopada.

Jeśli chodzi o monstrancję, to temat, który od jakiegoś czasu budził pewne emocje. Staramy się być mecenasem kultury i sztuki. Ta monstrancja to nie jest wyposażenie kościoła, ale odtworzony element historii Gdyni i portu. Przypominam, że pierwszy statek, który zawinął do Portu Gdynia w swoich zbiornikach balastowych przywiózł kamienie, które wówczas stanowiły fundamenty wybudowanego Kościoła Najświętszej Marii Panny. To był pierwszy kościół w Gdyni, wybudowany przy okazji powstawania portu. Sama monstrancja była używana przed wojną w pierwszym Eucharystycznym Kongresie Morskim. Niestety wojna spowodowała, że oryginał zaginął. W związku z tym Port Gdynia w ramach swojej działalności wspierania kultury postanowił to dzieło odtworzyć. Kiedyś mały kościółek Najświętszej Marii Panny stał się bazyliką. To była okazja, aby taki dar stworzyć. Myślę, że szczególnie w okresie pandemii, a jesteśmy przecież katolikami, ta monstrancja będzie nam służyła, jako obywatelom, chrześcijanom. Ten temat traktowałbym raczej jako pewien obraz naszej działalności.

To chyba wszystkie punkty…

**Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):**

Tę umowę pan udostępni, mogę o nią prosić? O umowę kształtującą wizerunek zarządu.

**Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Adam Meller:**

Dobrze.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Jak pan poseł zauważył, stroną jest minister.

**Zastępca dyrektora do spraw inwestycyjnych Urzędu Morskiego w Gdyni Barbara Olczyk:**

Barbara Olczyk – Urząd Morski w Gdyni. Odniosę się do budowy falochronów. Administracja morska jest odpowiedzialna za infrastrukturę dostępu do portu. Oczywiście zamierzamy współpracować z zarządem portu. W jakiej formule będziemy realizowali te falochrony? Jest to przedmiotem rozmów. Jak będą dokonywane płatności? Będzie to przedmiotem naszego porozumienia. To jest odpowiedzialność Urzędu Morskiego i od tego się nie odżegnujemy. Dziękuję serdecznie.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, wypowiedź uzupełni pani dyrektor.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej MI Katarzyna Krzywda:**

Dzień dobry. Katarzyna Krzywda. Panie przewodniczący, szanowny panie pośle, odpowiadając na pytanie dlaczego zarząd będzie budował falochrony, chciałabym powiedzieć, że jest to zgodne z ustawą o portach i przystaniach morskich. Oczywiście główną zasadą jest to, że infrastrukturę dostępową buduje administracja morska, czyli w tym przypadku urzędy morskie. Ustawa dopuszcza możliwość, aby zarząd portu wybudował infrastrukturę dostępową, sfinansował ją, a następnie przekazał na stan majątkowy dyrektorowi urzędu morskiemu. Jest to zapisane w ustawie o portach i przystaniach morskich. Celem tego przepisu jest to, aby zgrać inwestycje. Jak pan poseł zauważył, w tej perspektywie finansowej trwa bardzo wiele inwestycji, które realizowane są wspólnie przez urząd morski i zarządy portów. Nie jesteśmy pewni, czy będzie możliwość wybudowania falochronów z wykorzystaniem środków z budżetu państwa w takim czasie, jak zakłada zarząd portu. Państwo wiedzą, że nie ma sensu budowania portów zewnętrznych bez falochronów. Muszą one powstać najpierw lub w tym samym czasie, w którym może powstać terminal. Aby zapobiec niebezpieczeństwu braku środków finansowych w budżecie pań-

stwa, bo co do perspektywy finansowej środków z Unii Europejskiej również nie możemy być pewni, znalazł się ten przepis ustawowy i zarząd portu może realizować budowę infrastruktury dostępowej. W Gdyni mamy właśnie taką sytuację. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania?

**Dyrektor ds. marketingu i współpracy z zagranicą Pionu Dyrektora Naczelnego Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Maciej Krzesiński:**

Przepraszam bardzo, Maciej Krzesiński – dyrektor Portu Gdynia. Chciałem uzupełnić jedną odpowiedź na pytanie pana posła.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Proszę bardzo.

**Dyrektor ds. marketingu i współpracy z zagranicą Pionu Dyrektora Naczelnego Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Maciej Krzesiński:**

Jeśli chodzi o zboża, to nie tylko kwestia inwestycji, które kiedyś się działy w Porcie Gdynia, ale to też kwestia zarządzania portem obecnie, wprowadzania nowoczesnych programów nawigacyjnych dla statków. Nie widzieliśmy już dawno takiego ruchu, jeśli chodzi o statki zbożowe. Odnotowujemy najwyższe przeładunki zboża od 13 lat. Inwestycje nie tylko w infrastrukturę twardą, ale też w nowoczesne zarządzanie ruchem, nawigację, bezpieczeństwo w porcie, powodują, że statki możemy wpuszczać jednocześnie, obsługiwać razem i możemy to robić sprawnie. Istotny jest też system zarządzania ruchem kolejowym. Część zboża dojeżdża koleją. Nie można prowadzić takiej retoryki, że tylko inwestycje poprzedniego zarządu spowodowały, że teraz mamy taki ruch zboża. Poza tym analiza rynku zbożowego – jest pan ekonomistą i doskonale pan o tym wie – pokazuje, że w tym roku były dobre zbiory, a spodziewaliśmy się klęski nieurodzaju. Wysokie ceny zboża na rynkach i giełdach światowych powodują, że jest na to popyt. Jeśli popatrzymy na strukturę przeładunkową, króluje u nas eksport polskiej pszenicy. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Jerzy Materna (PiS):**

Również dziękuję. Czy są dodatkowe pytania? Chciałbym podziękować za te wszystkie prezentacje. Cieszę się. To dla mnie ważna wiadomość, gdyż uczestniczyłem w tych pracach jako minister, że Droga Czerwona jest realizowana. Wiem, że był duży konflikt i miasto nie za bardzo chciało inwestować. Trzeba było zmienić ustawę. Mamy teraz dofinansowanie na poziomie 2 mld zł i rozwiązany problem. To bardzo ważna sprawa. Cieszę się, że wszystko to dzieje się równocześnie – rozbudowują się drogi, kolej i porty. Widać, że jest to zsynchronizowane.

Zamykam dyskusję. Informuję, że na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie. Dziękuję.